

## Deuxième Lettre de mars 2013

Bonjour,

*\* URGENT: You are no longer reading the chronicles, or you are no more interested in my writing ? So please, take the time to answer "END". Your email address will then be deleted and I will no longer bother you.*

*\* URGENT : Vous ne lisez pas mes chroniques ou vous n'êtes pas (ou plus) intéressé par mes écrits ? Alors, merci de prendre quelques secondes de votre temps en tapant FIN dans la case Objet. Ainsi, votre adresse courriel sera aussitôt supprimée et vous contribuerez à mon souhait de ne pas vous importuner.*

*\* En revanche, si vous avez un ou plusieurs amis qui - comme vous - sont intéressés par ce monde de l'aviation, alors - avec leur accord - vous pouvez me communiquer leurs adresses courriels. Ainsi, ils seront automatiquement et gracieusement destinataires de mes Lettres et Chroniques.*

— \*\*\* —

### 1.- Deuxième chronique de mars 2013

*Cette longue deuxième chronique de mars, bien sûr, peut être lue du début à la fin.*

*Cependant, vous pouvez aussi, à partir du 3<sup>ème</sup> sujet, vous rendre directement sur celui qui vous intéresse.*

*Pour ce faire, placer le curseur sur le sujet souligné, choisi. Il vous est indiqué d'appuyer sur la touche CTR et de cliquer. Aussitôt, le texte qui vous intéresse apparaît instantanément.*

*Puis, après lecture, en procédant de la même façon sur "Retour en haut", le curseur est ramené à gauche de la flèche, ci-après.*

==> Cette chronique répond, dans l'ordre où elles ont été reçues, aux questions suivantes : **Constructeur de l'A400M ; Hélices de l'A400M ; Le PNC** (Personnel navigant commercial) ; **Retour du mécanicien navigant ? ; Accords commerciaux Air France / Low-cost ; Une chronique politique ? ; Neige et sortie de piste d'un avion.**

### 2.- Mon ouvrage "mieux comprendre... le transport aérien" (Éditions VARIO - fichier joint)

\* Suite des témoignages reçus :

*- Vous relevez, indéniablement, le niveau "culturel aéronautique", par votre expérience, votre culture, votre objectivité et votre passion qui perdure.*

*- Merci pour cet ouvrage complet et instructif.*

*- Avec cet ouvrage très pédagogique, vous faites œuvre de "service aéronautique".*

*- La valeur de votre ouvrage est primordiale, surtout pour tous ceux qui ne peuvent bénéficier d'analyses de cette qualité.*

*- Votre ouvrage est vraiment complet et dense. Bravo !*

### 3.- Qui est Virginie GUYOT ?

Mariée. 33 ans. Maman d'un petit garçon. Pilote de Mirage, chef d'escadron, elle a participé à plusieurs opérations en Afghanistan, Tadjikistan, Darfour, Tchad. Puis, leader de la patrouille de France, elle est la première femme au monde à avoir pris le commandement d'une patrouille acrobatique. Soyons fiers d'un tel parcours qui mérite notre admiration et nos plus vives félicitations.

#### **4.- Diaporama sur Henri GUILLAUMET**

Pour avoir des témoignages plus précis, entrez sur le site de Henri EISENBEIS, en cliquant sur: <http://chezpeps.free.fr/henri/html/guillaum.htm>. Notez également les sites d'Henri EISENBEIS sur l'Air et l'Espace, <http://eisenbeis.fr/>. En plus, Henri EISENBEIS a le très intéressant récit sur GUILLAUMET "[Le chemin de Guillaumet](#)", écrit par un collègue - le commandant Jean-Louis CHATELAIN - lequel, sur place, a rencontré [Don Juan Garcia](#), qui, le premier, lorsqu'il était gamin, a vu GUILLAUMET, à la fin de son périple.

#### **5.- Le triste sort des avions du musée Delta d'Orly Athis-Mons**

L'aéroport de Paris (ADP) venant de reprendre la propriété de cette parcelle utilisée par le musée a fait commencer le démontage des Mirages et de deux autres avions, la Caravelle et le Mercure. La disparition de ces avions qui furent la gloire de nos ailes est bien regrettable ! Si quelqu'un a une autre solution, il peut contacter la Présidente du Musée : Madame PAYEN 40, av Jean Pierre Bénard 91200 Athis Mons. Tél : 01 69 38 83 38 ou 01 60 48 14 48 ou sur : [museedelta@free.fr](mailto:museedelta@free.fr)

Site : <http://museedelta.free.fr/index2.htm>

#### **6- Que sont-ils devenus ? Jean LABRE**

Il y a bien longtemps, j'avais créé une association culturelle, dont le but était de démontrer que les navigants n'étaient pas uniquement des aviateurs, sachant conduire des avions ou accueillir des passagers, mais possédaient d'autres cordes à leur arc. C'est ainsi que furent révélés de très nombreux talents, dans la peinture, la poésie, la musique, les arts martiaux, les modèles réduits, les sports, etc... Certains étaient titulaires de titres universitaires ou d'ingénieur ; un autre était maire de son village ; plusieurs étaient responsables d'associations caritatives.

Je me souviens, entre autre, d'une exposition de 400 toiles de navigants européens au Concorde Lafayette de la porte maillot et d'un concert organisé à Saint-Eustache avec Claude MOLÉNA, trompettiste, accompagné à l'orgue par Pierre COCHEREAU, organiste de Notre-Dame de Paris. Parmi ces passionnés, il y avait déjà un certain Jean LABRE, auquel, aujourd'hui, je consacre ces quelques lignes.

Il y a plus de 30 ans - cadre PNC, faisant carrière à Air France - Jean avait été chargé du service "Musique en Vol" de la compagnie, de 1981 à 1987 et avait déjà produit plusieurs microsillons, qui avaient eu un grand succès. Actuellement, il en est à son vingtième disque (microsillons et CD confondus, dont deux aux États-Unis) dont "Postcards", pour lequel j'avais fait une présentation, en son temps.

Jean continue à vivre sa passion de l'harmonica (Il écrit : "*L'homme à besoin de passion pour exister*". Goethe), qui a fait de lui un concertiste reconnu internationalement. Quel bel exemple de perspicacité, de persévérance dans l'exercice d'un art porté à son sommet. En effet, membre de la SACEM (compositeur, auteur, éditeur), il est vice président de l'IHO (International harmonica organization) ; il a participé à un festival Pacifique qui se tenait à Kuala Lumpur ; trois concerts sont programmés au Japon en avril ; il est membre du comité organisateurs des prochains championnats du monde d'harmonica qui auront lieu en Allemagne, à Trossingen, en octobre prochain ; il a été invité à un festival mondial à Shanghai, l'an prochain, etc... Mais ce n'est pas tout : il est en train d'écrire un livre "*Musique en Bouche*", que je serai heureux de vous présenter le moment venu.

Plus de détails sur son site international : <http://www.jeanlabre.com> (anglais, français).

Bien cordialement  
Jean Belotti

## Deuxième chronique de mars 2013

**Question :** *Je reviens à l'A400M, dont les moteurs, d'après ce que vous avez écrit, sont du groupe Safran et MTU. Je croyais qu'ils avaient été fabriqués par la société EuroProp international (EPI) ? Merci de me le préciser.*

**Réponse :** Effectivement, EPI est le motoriste retenu pour l'A400M (dont le premier exemplaire livré aux couleurs de l'armée de l'air française a effectué son premier vol, le 6 mars 2013, en Espagne). Cela étant, EPI est un consortium composé du Français Snecma (Safran), du Britannique Rolls Royce, de l'Allemand MTU Aero Engines et de l'espagnol ITP.

**Question :** *Dans votre réponse sur la forme des hélices de l'A400M, vous n'avez pas indiqué leur particularité. Ne sont-elles pas contrarotatives ?*

**Réponse :** Le système d'hélices contrarotatives comprend deux hélices placées l'une derrière l'autre dans l'axe, et tournant en sens contraire. Or, ce n'est pas ce qui a été adopté sur l'A400M, les avantages aérodynamiques n'ayant pas été jugés suffisants pour compenser l'augmentation de masse et de complexité, ainsi qu'un niveau de bruit beaucoup plus élevé, nous disent les spécialistes.

Ce qui a été retenu est le concept DBE (Down between engines), pour "pales descendantes entre les moteurs". (Sur chaque demi-aile, le sens de rotation des hélices des deux moteurs est inversé, le mouvement descendant des pales se produisant entre les moteurs environ au milieu de l'aile, de sorte que l'écoulement du souffle des pales est concentré. Les quatre moteurs sont en réalité identiques, mais deux des moteurs sont équipés d'un engrenage inversant le sens de rotation de l'hélice).

Raisons du choix de ce système :

- Limitation de la dissymétrie qui se produit en cas de panne moteur et plus particulièrement d'un moteur externe, ce qui a aussi de nombreuses implications (efforts moindres sur la voilure, d'où allègement possible de la structure).
- Réduction de la taille de la dérive devenue possible (puisque la correction en lacet peut être moindre en cas de panne moteur), ce qui réduit la traînée.

Finalement, les motoristes ont démontré que ces caractéristiques permettent une plus grande distance franchissable ou l'emport d'une charge utile plus lourde pour une même quantité de carburant.

**[➔ PNC]. Question :** *Le métier de PNC n'est-il pas en train de perdre son côté sécurité pour, à terme, n'être qu'un métier de garçon de café, payé au SMIC ?*

**Réponse :** Je suppose que cette question découle du fait que le nombre d'accidents étant en constante diminution, l'aspect sécurité prendrait donc de moins en moins d'importance ? Dans ce cas, cette conclusion ne serait absolument pas fondée pour les cinq raisons, résumées ci-après :

1.- Sauf s'ils ont vu les stewards et hôtesses de l'air traverser la salle d'embarquement pour s'engager dans la passerelle menant à l'avion, les passagers ne sont en contact avec les PNC qu'une fois installés à leur siège. De surcroît, ils ne sont que partiellement témoin de leur rôle. En effet, avant d'embarquer, les PNC ont déjà - sous l'autorité du (de la) chef de cabine et souvent en présence du commandant de bord - participé à un briefing pré-vol, dont les objectifs sont précis. (Rappels sécurité liés aux spécificités du type-avion sur lequel le vol sera effectué ; mesures de sûreté ; définition du service qui sera proposé aux passagers, selon les classes ; rappels sur les particularités de la clientèle de la ligne ; rappel de la spécificité des passagers (handicapé, enfant non-accompagné, repas spéciaux, VIP, ...) ; attribution des postes à chacun des membres du PNC ; commentaires sur les conditions météorologiques prévues en

vol et à l'arrivée ; ...). Il s'agit donc d'un travail en amont du vol, méconnu des passagers, mais indispensable, car concernant la sûreté et la sécurité du vol.

2.- Aussitôt arrivés à bord, les PNC effectuent une visite pré-vol. Elle consiste à vérifier l'armement commercial embarqué (prestations hôtelières, état de la cabine et des toilettes, bon fonctionnement des sièges, etc...). Ensuite, en respectant une procédure bien définie et rigoureuse, ils contrôlent la présence et le bon fonctionnement des équipements de secours et effectuent les essais de sécurité individuelle et collective. Ils prennent les décisions relatives aux priorités à l'embarquement (handicapés, enfants voyageant seuls,...), puis, lors de l'embarquement, ils vous indiqueront où se trouve votre siège, vous aideront à ranger vos bagages à mains. À ce stade, ils ont à résoudre, en temps réel, de nombreux problèmes (erreur dans l'occupation d'un siège, installation d'une passagère accompagnée d'enfants en bas âge, ceux concernant le comportement de certains passagers "difficiles",...).

3.- Même si la sécurité aérienne est en constante amélioration, il reste que, lors du décollage ou de l'atterrissage, le risque d'un accident ne peut être totalement écarté. Et c'est précisément en cas de survenance d'un tel accident que les PNC ont un rôle essentiel. Dans tous les exemples connus, ils ont, avec sang-froid, strictement appliqué les consignes, ce qui a permis de procéder à l'évacuation de tous les passagers dans les temps prévus - ou parfois en moins de temps - montrant ainsi leur efficacité dans le déroulement des évacuations de secours. De telles performances s'expliquent de la façon suivante : Après le résultat de l'obtention d'un "Certificat de formation à la sécurité" (CFS), des stages et des contrôles périodiques - extrêmement représentatifs de la réalité - permettent d'acquérir et de maintenir des compétences et un savoir-faire tout à fait remarquable. Je pense, entre autres, à la prouesse que représente pour une jeune hôtesse, l'épreuve consistant à éteindre un feu au bout d'une maquette de cabine, en la traversant, dans le noir, un masque à oxygène sur le visage, un extincteur dans les mains.

J'ajoute les situations extrêmement graves - certes désormais beaucoup plus rares - résultant d'actes de piraterie aérienne. Dans tous les cas connus, les PNC se sont comportés avec courage, abnégation et ont toujours refusé de se séparer des passagers. L'occasion est donc propice pour le rappeler.

4.- L'embarquement terminé, plusieurs PNC font, simultanément, la présentation des consignes de secours, qui doivent être écoutées attentivement par les passagers, tout en regardant les gestes effectués lors de la démonstration. En effet, lors d'évacuations rapides de l'avion, à la suite d'incidents ou d'accidents, il est arrivé que plusieurs passagers aient perturbé le déroulement des opérations par méconnaissance ou oubli des consignes de sécurité.

Puis, une fois en vol, les PNC, grâce à leurs qualifications, sont aptes à porter assistance à des passagers malades. Ils interviendront également de différentes façons (en vérifiant l'application des consignes de sécurité ; en contrôlant régulièrement les toilettes, les détecteurs de fumée, les extincteurs automatiques, le dégagement des allées ; en veillant à l'application des consignes lumineuses le cas échéant ; en effectuant des rondes de nuit en cabine,...), toutes actions qui ne sont pas forcément visibles par les passagers.

5.- S'ajoute, en plus, leur rôle commercial, pour lequel ils reçoivent une formation leur permettant d'interpréter des comportements parfois atypiques de passagers. Par exemple, certaines réactions déclenchées par la "peur du vol", en engageant une conversation pour rassurer ou sécuriser.

Les PNC savent également que dès le début de son voyage, le passager peut rencontrer une ou plusieurs difficultés de tous ordres. Ils feront de leur mieux pour les lui faire oublier. Combien de fois, dans ma carrière, n'ai-je pas vu des PNC totalement "retourner" une cabine de passagers mécontents, alors rassurés, réconfortés et promettant, à grand renfort de sourires, de "reprendre"

la même compagnie. En agissant ainsi, ils contribuent à une meilleure image de marque de l'entreprise, donc à la fidélisation de la clientèle.

— \*\*\* —

Ce résumé, bien que bref, devrait cependant être suffisant pour que soit porté un regard différent sur ces navigants et rassurer quant à la crainte manifestée dans la question posée. Le métier de PNC ne peut donc être comparé à aucun autre, quelles que soient ses spécificités. *(Plus de détails sur le métier de PNC, dans mes chroniques antérieures et dans mon récent ouvrage "mieux comprendre le transport aérien". VARIO).* [Retour en haut](#)

**[➔ Le mécanicien navigant]. Question : Ne croyez vous pas qu'au lieu d'imaginer des "copilotes de croisière" sous-qualifiés et de renforcer les équipages long-courrier avec deux copilotes non expérimentés, il serait préférable de remettre en selle les mécaniciens navigants ?**

**Réponse :** J'ai répondu longuement à cette question dans ma chronique d'avril 2006 (reproduite dans le deuxième tome "Chroniques aéronautiques" - 2003/2008 - Éditions VARIO). Ici, je rappellerai simplement deux commentaires personnels qui vont dans le sens d'une reconsidération du sujet :

1.- Tout au long de ma carrière, et à plusieurs reprises, j'ai vécu des situations - relatées dans mes écrits - dans lesquelles la présence d'un mécanicien navigant a permis d'éviter la survenance d'un incident, voire d'un accident. J'ajoute qu'au fil des ans, de nombreux collègues m'ont raconté avoir vécu ce même type de situation.

2.- Force est de reconnaître que l'analyse des accidents les plus graves survenus à des avions avec "un équipage à deux", a révélé que plusieurs d'entre eux auraient probablement pu être évités par la présence d'un troisième homme qui aurait :

- soit décelé et analysé les anomalies constatées, plus rapidement que les deux pilotes, occupés à la conduite du vol ;
- soit serait intervenu, oralement ou manuellement, afin de sortir les pilotes d'un schéma mental erroné.

De nos jours, étant donné l'énorme coût des gros porteurs et le nombre élevé de passagers qu'ils transportent, ne serait-il pas judicieux, prudent (conformément au "principe de précaution"), donc envisageable, d'engager une réflexion, aux plus hauts niveaux, sur l'intérêt ou non de la réaffectation d'un troisième homme - à tout le moins sur les gros porteurs long-courriers ?

Réponse : La probabilité de ce retour en arrière est quasiment nulle, si l'on tient compte des trois éléments suivants :

1.- En premier lieu, dans cette période de réduction drastique des coûts, adjoindre un troisième homme aux deux pilotes actuels serait une dépense supplémentaire qui ne manquerait pas d'être mise en avant - entre autres - pour justifier un refus.

2.- Puis, la remise en cause de cette composition d'équipage à deux pilotes ayant mondialement été adoptée par tous (constructeurs, administrations, compagnies aériennes et même par les organisations représentatives des personnels), elle nécessiterait la mise en place d'une formation spécifique (du type qualification d'ingénieur navigant de l'aviation civile - INAC), et une refonte des textes en cours et des procédures de répartition des tâches à bord.

3.- D'ailleurs, il est fort probable que de nombreux pilotes formés à "l'équipage à deux" n'y seraient probablement pas favorables, n'éprouvant pas le besoin de la présence d'un troisième homme à bord, pour la simple raison qu'ils ne connaissent pas l'apport que celui-ci représenterait quant au délestage de leur charge de travail. Peut-être, aussi, parce qu'ils ne se sont pas encore trouvés dans une situation difficile, au cours de laquelle la présence d'un troisième collègue aurait pu leur apparaître comme salutaire.

--- \*\*\* ---

Cela étant dit, si la suppression du mécanicien navigant paraît donc - à tout le moins, pour le moment - irréversible, il reste à prendre en compte que des oppositions ont quand même été exprimées, par exemple, il y a quelques années, par la puissante association des pilotes américains : "... *ce n'est que contraints et forcés que les pilotes ont accepté de voler, à seulement deux membres d'équipage...*". Le présage était net et précis : "*Nous attendons qu'il se produise un accident à propos duquel il serait indubitablement prouvé que la présence d'un troisième homme aurait évité la catastrophe*".

Enfin, à une époque où sur certains vols, le montant des taxes payées par les passagers est supérieur au prix du billet, est-ce que ces mêmes passagers n'accepteraient pas de payer un seul euro de plus par vol, s'ils étaient convaincus que cela contribuerait à améliorer sensiblement le niveau de sécurité du transport aérien ? [Retour en haut](#)

**[➔ Accords AF / Low-cost]. Question :** *N'est-il pas paradoxal que, simultanément, Air France lance des attaques judiciaires contre des low-cost et prend des accords commerciaux avec d'autres, comme récemment avec Westjet, compagnie à bas coûts canadienne ?*

**Réponse :** Effectivement, après l'accord signé en juillet 2009, Air France vient de renforcer son partenariat commercial avec la compagnie low-cost canadienne WestJet. Cet accord de partage de code permet à notre compagnie d'offrir une quinzaine de nouvelles routes canadiennes exploitées par WestJet. D'autres accords ont également été signés : en avril 2009 avec la brésilienne GOL, en 2010 avec l'australienne Jetstar, la filiale à bas coûts de Qantas et la britannique Flybe. D'autres accords devraient suivre. Des discussions sont en cours avec Air Berlin. Finalement, Air France est l'une des compagnies traditionnelles qui a passé le plus d'accords avec des low-cost, ce qui montre sa volonté de maintenir sa présence sur des marchés risquant de lui échapper. Ainsi, force est de constater que l'incompatibilité des modèles entre les compagnies traditionnelles et low-cost est désormais surannée, puisqu'il a même été envisagé de faire entrer des low-cost dans une alliance globale (hyper-groupes). (Voir "Vers des hyper-groupes aériens", dans le premier tome "Chroniques aéronautiques" - 2000/2003 - Éditions VARIO). [Retour en haut](#)

**[➔ Une chronique politique ?] Question :** *Dans le même style que vos chroniques aéronautiques, ne pourriez-vous pas rédiger une chronique politique ?*

**Réponse :** Cette question m'a déjà été posée plusieurs fois. Il s'agit certes d'un passionnant défi qui ne peut être relevé que si, entre autres, les trois conditions ci-après sont vérifiées, ce qui malheureusement n'est pas mon cas, pour aucune d'elles :

- 1.- Intervenir au nom d'une institution, d'un organisme de presse, d'un syndicat, d'un mouvement politique.
- 2.- Disposer de suffisamment de temps, voire d'un soutien logistique. Cela est indispensable pour être à l'écoute, en temps réel, des problèmes liés à la politique (économie, social,...), non seulement en France, mais dans le monde.
- 3.- Toucher un très grand nombre de lecteurs, afin de rentabiliser l'investissement en temps passé et les coûts induits par les investigations réalisées.

--- \*\*\* ---

Cela étant dit, dès lors que le destin du transport aérien est fortement lié à la politique - que ce soit à court, moyen ou long-terme - j'ai, dans mes ouvrages et chroniques, été amené à présenter des commentaires, critiques et suggestions, certes, avec toute précaution épistolaire découlant de mon statut de bénévole, indépendant et solitaire. L'occasion m'est donc donnée, aujourd'hui, de

rappeler, par exemple, ce que j'écrivais il y a dix ans (dans ma chronique de janvier 2004), en constatant, d'ailleurs, que mes propos sont toujours d'actualité avec, simplement, d'autres scandales financiers ou autres.

*“\* Comment ne pas partager les ressentiments de nombreux de mes lecteurs (déçus, découragés, tristes, écœurés, révoltés), face à ce qui se passe dans notre environnement.*

*Tout d'abord, citons les déforestations massives, les émissions de gaz à effet de serre, le réchauffement de la planète, etc..., toutes interventions humaines, sources de modifications rapides de notre écosystème (inondations, canicule,...). Or, malheureusement, certains dirigeants de grands pays (États-Unis, Chine) restent hermétiques aux désastreuses conséquences, pourtant maintenant bien cernées par les scientifiques.*

*\* Puis, alors que nous sommes tous à la merci d'épidémies (SARS, vache folle, grippe, hépatite, légionellose, ...); d'éruptions volcaniques (Nyiragongo, Montserrat); de tremblements de terre (celui de Bam, en Iran, vient de faire plus de 40.000 morts); d'attentats terroristes, etc..., nos politiques se font la “gueguerre” (Bien sûr, cela, indépendamment de toutes les autres décisions prises par les gouvernements successifs, lesquelles peuvent être considérées comme efficaces, inutiles, voire non appropriées, selon les sensibilités politiques de chaque citoyen).*

*La vie politique est ainsi faite que l'on débat sur le sexe des anges, alors que la coque du bateau fuit de toutes parts (déficit budgétaire; médecine hospitalière manquant de moyens, de chirurgiens et d'infirmières; évasion des capitaux et des élites; 46.000 entreprises ont mis la clé sous la porte en 2003; etc...). Ainsi, dans nos démocraties - quasiment toujours composées de deux camps opposés et sensiblement de même force - les élus se déchirent plutôt que de se rassembler, face aux multiples problèmes à résoudre.*

*\* Ce sont également les scandales financiers qui nous interpellent et je n'en cite que quelques-uns :*

*- L'affaire Enron, en 2001 ;*

*- Executive Life, l'affaire qui obligera les contribuables français à mettre la main à la poche, pour les 475 millions de dollars d'amende à payer, par l'État français, aux États-Unis ;*

*- Elf, dont le procès a démontré un pillage à hauteur de 2 milliards de francs d'une grande entreprise publique, par ses cadres dirigeants, sous couvert de commissions versées à des chefs d'États africains et de financements politiques ;*

*- Le scandale des fonds mutuels aux États-Unis (7.000 milliards de dollars investis dans les fonds mutuels par quelques 91 millions d'américains). Un des plus grands scandales financiers dans l'histoire des États-Unis, pour pratiques abusives, malversations et abus de confiance ;*

*- Les détournements de fonds (32 millions de dollars) dans le groupe de presse Hollinger ;*

*- Le gigantesque scandale financier du groupe italien PARMALAT (agroalimentaire) : Banqueroute frauduleuse (7 milliards d'euros) avec des complicités politiques, pénalisant, en tout premier lieu les 5.000 producteurs de lait qui, de plus, n'ont pas été payés, depuis plus de cinq mois.*

*\* Comment ne pas être choqué par le nombre et l'importance de ces malversations dont les désastreuses conséquences ne touchent essentiellement que les actionnaires (généralement des “petits porteurs”) et les personnels ?*

*\* Également liées à ces affaires, les rémunérations des hauts dirigeants retiennent l'attention.*

*\* Comment accepter des sacrifices quand on voit des patrons multiplier leurs rémunérations par dix, tout en s'attribuant des plans de stock-options à des moments favorables pour eux ?*

*Certes les indemnités de départ accordées dans le cadre d'une “bonne gouvernance” sont légales, mais ne deviennent-elles pas anormales (incongrues, indécentes), dès lors que l'entreprise a été vidée de sa substance ?*

*\* Comment admettre qu'un président reçoive une prime de plusieurs millions d'euros, après avoir lésé les actionnaires et mis au chômage des milliers de salariés ?*

*\* Comment ne pas s'étonner de la crise de confiance qui s'installe envers nos dirigeants, qu'ils soient d'entreprises ou politiques ?*

*\* Comment ne pas être inquiet, face à une Europe qui se cherche ? Simple zone de libre échange, Fédération d'États indépendants ou États-Unis d'Europe ? Le fiasco du récent Conseil européen (13 décembre 2003) consacré au projet de Constitution, est un signal d'alarme. Or, dix autres pays vont*

prochainement être intégrés. On imagine aisément la multiplicité et la complexité des problèmes posés et des défis à relever : règles de l'unanimité ; de la majorité qualifiée ; refondation d'un nouveau pacte de stabilité ; politique de l'emploi ; harmonisation fiscale et sociale ; politique étrangère et de la sécurité, etc...

*\* Cela nous amène, tout naturellement, au mouvement de mondialisation de l'économie qui a contribué à l'émergence d'une mondialisation de la contestation. Les antimondialistes, puis les altermondialistes, ont pointé les dysfonctionnements du nouveau système économique mondial. Ils dénoncent les excès de la mondialisation libérale, matérialisée par les élites mondialisées, maîtres du monde, qui se retrouvent annuellement dans des endroits hyper-protégés. On ne peut nier que beaucoup de leurs concepts sont désormais incontournables, comme la notion de bien public mondial pour l'eau, le partage du savoir médical, le développement durable, etc....*

*\* Comment ne pas s'offusquer de tels dysfonctionnements, alors que des milliers d'employés perdent leur emploi, du fait de la délocalisation ou des, tristement connues, mesures de restructurations ; alors qu'en moins d'un an, plus de 400 suicides sur le tracé ferroviaire de la SNCF sont à déplorer ; alors qu'une mère au chômage est poursuivie pour avoir chipé, pour ses deux petits enfants, quelques fruits sur l'étal d'un magasin ?*

*\* Finalement, si les méfaits du protectionnisme sont bien connus, il n'en reste pas moins que ceux de la mondialisation existent, eux-aussi. Or, entre ces deux options extrêmes, où se trouve le "happy medium" ?"*

--- \*\*\* ---

Constatant les effets pervers et distorsions à la suite de libre circulation des biens et services et personnes dans Communauté européenne, voici résumé ce que j'écrivais dans ma chronique de janvier 2009 :

*"Les français sont généreux. Ils l'ont prouvé à de nombreuses occasions. Ils admettent que l'on aide les pays pauvres en facilitant leur décollage économique. Pour autant, ils ne peuvent accepter que les avantages acquis au fil des siècles disparaissent, sans raison valable à leurs yeux. En effet, dès lors que les frontières sont ouvertes - l'harmonisation n'étant pas encore réalisée - il en résulte un mouvement de transfert des activités, des avantages sociaux, qui s'effectue au détriment des pays les plus avancés. Comme indiqué dans une précédente chronique, il en va ainsi lorsque plusieurs réservoirs, plus ou moins remplis, sont reliés entre eux par une tuyauterie permettant l'intercommunication. Les robinets étant ouverts, le niveau final sera exactement le même dans tous les réservoirs, celui des plus pleins ayant donc automatiquement baissé.*

*Alors, de même que les États ont été tenus à ne pas dépasser un seuil de déficit, pourquoi ne pas prendre le même type de disposition avant de libérer totalement l'interpénétration des économies, à savoir la libre circulation de la main d'œuvre ? Comment ? En élaborant, pour chaque État, un bilan des principales composantes de son économie (PNB, PIB, TVA, couverture sociale, salaires minimum, caisse de retraite, etc ....). Ainsi, de même que l'éclusier après avoir ouvert les vannes n'ouvre les portes que lorsque les deux niveaux (amont et aval) sont identiques, il serait alors possible de créer des indices agrégatifs permettant, lorsqu'ils se rapprochent (grâce à l'aide financière de l'Europe) de ce qui serait considéré comme la norme européenne, d'autoriser les pays retenus d'intervenir sur les marchés concernés, sans fausser les équilibres acquis".*

Cette suggestion, envoyée au premier ministre, est restée sans réponse.

Le même sort a été réservé à d'autres analyses et propositions, dont celle-ci. Par exemple, aux États-Unis, pour 300 millions d'habitants, il y a 100 sénateurs et 435 représentants, soit au total 535 élus, alors qu'en France, pour 60 millions d'habitants, il y a 50 sénateurs et 577 députés, soit au total 927 élus. La question posée est donc de savoir si cette représentativité n'est pas excessive, tant par son inutilité que par les coûts induits ? En effet, étant donné que les principales décisions de Bruxelles sont concrétisées dans des Directives que chaque État doit transposer dans ses Lois, les députés et sénateurs n'ont donc plus à s'intéresser qu'aux affaires dites subsidiaires, d'autant plus que la plupart des problèmes régionaux sont traités par de très nombreux autres élus.



--- \*\*\* ---

Finalement, pour répondre à votre question, tenant compte que Politique, Economie et Social sont étroitement liés, toute activité - le transport aérien y compris - dépend donc de cette triade, je continuerai à vous faire part de mes commentaires et, en tant que simple citoyen, je continuerai à m'exprimer par mes votes, sur présentation de ma carte d'électeur. [Retour en haut](#)

**[➔Neige et sortie de piste d'un avion]** **Question :** *À la suite des chutes de neige des 11 et 12 mars qui ont entraîné des perturbations sur les aéroports, un avion est sorti de la piste à Orly. Deux élus ont déclaré que cet incident signifie qu'il existe un danger réel pour les riverains. Cette double approbation - de surcroît, d'un élu de gauche et l'autre de droite - ne donne-t-elle pas une certaine crédibilité à cette prise de position ?*

**Réponse :** Les médias ont effectivement reproduit leurs déclarations :

Un conseiller général a annoncé qu'il avait demandé à ADP (Aéroports de Paris) de "fermer l'aéroport pendant l'épisode neigeux... pour préserver la sécurité des usagers et des riverains de l'aéroport". Un maire a estimé que "cet incident montrait une fois de plus la nécessité de stopper l'augmentation de l'activité aéroportuaire dans une zone aussi urbaine... que la neige soit la cause ou non de cet incident".

Rassurez-vous, il n'existe aucun lien entre une sortie de piste d'un avion et des risques à craindre par les riverains, comme démontré ci-après :

1.- Les dirigeants des aéroports disposent de plusieurs informations, en temps réel, leur permettant de décider ou non d'interrompre les décollages et/ou atterrissages. (Chute de neige en cours ou non ; épaisseur de la couche de neige et ses caractéristiques ("slush", neige moitié fondue, rendant quasiment impossible les décollages) ; évolution de la température au sol et du point de rosée ("dew point", température à laquelle l'air devient saturé de vapeur d'eau) ; force et direction du vent ; évolution des visibilité horizontales et verticales ; moyens mis en œuvre pour déblayer la ou les pistes et les taxiways ; occupation des aires de dégivrage des avions avant le décollage ; personnels disponibles ; etc...). Lorsque l'aéroport est ouvert au trafic c'est donc que toutes les consignes et procédures en vigueur ont été respectées. Dans un tel cas, il n'y a aucune raison de fermer l'aéroport pour éviter qu'un avion ne sorte de la piste !

2.- Par ailleurs, les pilotes connaissent les conditions minimales à respecter pour entreprendre un atterrissage lors de conditions météorologiques dégradées. Maître à bord, un pilote peut alors refuser de se poser et se diriger vers un aéroport dit de dégagement. S'il décide de se poser, c'est à lui d'assurer la sécurité de l'atterrissage et ce n'est pas une éventuelle sortie de piste, à faible vitesse, due à une partie de piste glissante qui peut justifier la fermeture de l'aéroport.

3.- Noter que ce jour là, de nombreux avions se sont posés sans problème.

4.- "L'avion est sorti de la piste au roulage vers son point de stationnement en douceur, seule la roulette avant est sortie de la piste. Il n'y a eu aucun blessé. Les passagers ont pu être débarqués et conduits par des navettes dans l'aérogare sud", a précisé le gestionnaire de l'aéroport. En conclusion, l'avion étant resté à l'intérieur des zones de sécurité de la piste ("bande de piste" dans l'axe de la piste et "bande aménagée" de chaque côté de la piste), il n'y a donc eu aucun risque, ni pour les riverains, ni pour les personnels de l'aéroport, ni pour les passagers présents.

--- \*\*\* ---

Commentaires sur les déclarations des deux élus cités :

1.- Prendre un fait mineur, surtout survenu dans une circonstance tout à fait exceptionnelle, pour en tirer des conclusions générales n'est pas recevable, car non fondé !

2.- Ces déclarations d'élus, suite à un tel incident mineur, ne peuvent s'expliquer que comme étant des réactions politiciennes démagogiques. L'une exploite des arguments fallacieux, car trompeurs, quant au niveau du risque. L'autre en profite pour incriminer l'implantation

d'aéroports dans des zones urbaines. Certes, cela est un autre vaste sujet, celui d'un développement raisonnable et raisonné du transport aérien pour satisfaire les besoins de l'économie, tout en prenant en compte les demandes légitimes des populations survolées, essentiellement relatives aux nuisances sonores. Mais, de toute façon, les conséquences invoquées n'ont rien à voir avec la sortie de piste d'un avion sur un aérodrome enneigé. Finalement, il convient de retenir que ledit incident n'a, d'aucune manière, porté atteinte à la sécurité des riverains. [Retour en haut](#)

--- \*\*\* ---